

Gehwege



„Gehwege ohne Zusatzzeichen dürfen mit dem Rad nur von Kindern benutzt werden. Bis zu ihrem achten Geburtstag müssen Kinder auf dem Gehweg bleiben. Bis zu ihrem zehnten Geburtstag können sie selbst entscheiden, ob sie den Gehweg benutzen wollen“ (Stadt Bamberg: Faltblatt „Wege für Radler“).

Bamberg: Faltblatt „Wege für Radler“).

gemeinsame Geh- und Radwege



„... dass eine Anordnung, der zufolge Radfahrer einen gemeinsamen Fuß- und Radweg zu benutzen haben, von der Erfüllung strenger Voraussetzungen abhängig sein soll ... kommt eine Benutzungspflicht für Radfahrer bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen nur in Betracht, wenn die Interessen des Radverkehrs das notwendig machen und wenn es ... unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, insbesondere der älteren Verkehrsteilnehmer und der Kinder, ... vertretbar erscheint“ (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Az VGH 11 B 08.186, 11.08.2009, die VwV-StVO zitierend).

benutzungspflichtige Radwege



„Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen“ (§2 Abs.1 StVO). „Radfahrer ... müssen Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist“ (§2 Abs.4 StVO). „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort

anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. ... dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko ... erheblich übersteigt“ (§45 Abs.9 StVO). „Die Radwegebenutzungspflicht ... ist ... eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO“ (Bundesverwaltungsgericht, Az BVerwG 3 C 42.09, 18.11.2010). „Die Teilhabe der Radfahrer an der Benutzung der Straße wird mithin als der straßenverkehrsrechtliche ‚Normalfall‘ vorausgesetzt; die Verweisung ... auf einen Sonderweg stellt ... eine rechtfertigungsbedürftige Ausnahme dar“ (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Az VGH 11 B 08.186, 11.08.2009).



Voraussetzung für die Kennzeichnung eines benutzungspflichtigen Radwegs „ist, dass ... die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist“ (VwV-StVO). „Bauliche Radwege

sollen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen rechtzeitig (d.h. etwa 10 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Auch ein Übergang in einen Radfahrstreifen kann empfehlenswert sein“ (Radverkehrshandbuch Radland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern).

„Das ist der Fall, wenn er **unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse** ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraums frei von Hindernissen beschaffen ist. ...



Die lichte Breite ... soll in der Regel ... durchgehend betragen: ... baulich angelegter Radweg möglichst 2,00 m mindestens 1,50 m“ (VwV-StVO).

Die genannten Maße „entsprechen der Untergrenze, nach der eine Radwegebenutzungspflicht gegebenenfalls noch vertretbar sein kann“ (Radverkehrshandbuch). Die anzustrebenden Regelmaße der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) liegen teilweise deutlich über den Werten der VwV-StVO. Die VwV-StVO verweist ausdrücklich auf dieses technische Regelwerk, welches in mehreren Bundesländern bereits verbindliche Vorgabe ist. Der Freistaat Bayern lehnt das ab. Die Staatsregierung fürchtet wohl Nachteile für den Autoverkehr, wenn sie der Sicherheit des Radverkehrs höhere Priorität einräumt.

Freigabe linker Radwege



„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden“ (VwV-StVO).



„Voraussetzung für die Anordnung ist, dass ... die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt“ (VwV-StVO).

Fußverkehr



„Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen“ (VwV-StVO).

Radwege ohne Benutzungspflicht



„Radwege ohne Benutzungspflicht sind für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsflächen ohne Zeichen 237, 240 oder 241. Dabei ist zu beachten, dass ... ausreichend Vorsorge getroffen ist, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird“ (VwV-StVO).

Radfahrstreifen



„Radfahrstreifen können nur eingerichtet werden, wenn die örtlichen Voraussetzungen zur Anordnung der Radwegebenutzungspflicht vorliegen.

... Regelbreite (incl. Markierung) nach ERA: 1,85 m ... Erforderlicher Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz: 0,75 m (Mindestbreite 0,50 m)“ (Radverkehrshandbuch). „Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich“ (VwV-StVO).

Schutzstreifen



„Eine Untersuchung der Leeds University fand heraus, dass Fahrbahnmarkierungen wie eine Grenze wirken, auf die sich Autofahrer häufig zu sehr verlassen. Besonders bei schmalen Radfahrstreifen ist die Gefahr für Fahrradfahrer groß, von vorbeifahrenden Autos durch zu geringen Seitenabstand in einen Unfall verwickelt zu werden. ...“ (The Independent, London, 14.9.2009).

„Die Gründe für die Fahrradnutzung sind unterschiedlich, zum Teil auch bedenklich. Einer Umfrage nach gaben 84,4 Prozent aller Befragten an, das Fahrrad zu nutzen, weil es schneller ist als das Auto. ...“ (aus dem Tagungsband „Symposium 2012: Sicherer Radverkehr“, Berlin)

echte und unechte Einbahnstraßen

„Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn ... eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen, ... die Verkehrsführung ... übersichtlich ist, ... für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum ... angelegt wird“ (VwV-StVO). Anlegen von Schutzräumen und Herstellung der Übersichtlichkeit bspw. durch Anbringung von Spiegeln gehen dem Verbot des Radfahrens in Gegenrichtung (Beschränkung fließenden Verkehrs: §45 Abs.9 StVO) vor.



Sämtliche dieser Einschränkungen gelten für „echte“, mit Zeichen 220 gekennzeichnete Einbahnstraßen. Unechte Einbahnstraßen, für die lediglich Einfahrverbot (Zeichen 267) von einer Seite gilt, sind von ihnen nicht betroffen. Welchen Sinn hat es auch, wenn (abgebildetes Beispiel) zwar das Wenden auf der Fahrbahn oder das Ausfahren aus (hier: mehreren) Grundstücken in beide Richtungen erlaubt ist, der Radverkehr indes die für ihn wichtige Verbindung nicht nutzen darf?

Knotenpunkte



„Das Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie das Einfahren an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist mit Gefahren verbunden. Auf eine ausreichende Sicht zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr ist deshalb besonders zu achten. So ist es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegeführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen“ (VwV-StVO).

Baustellenabsicherung



„Radfahrer sind stoß- und sturzempfindlich. Schlecht befahrbare Bordabsenkungen, Unebenheiten, Kanten, Rinnen oder unerwartete Hindernisse im Verkehrsraum ... führen oft zu folgenschweren Alleinunfällen. Sorgfalt beim Bau ... in Verbindung mit einer fachkundigen Bauüberwachung ist deshalb unerlässlich“ (ERA).

Liebe Bambergerinnen und Bamberger,

die Stadt Bamberg möchte als fahrradfreundlich gelten. Radfahren ist sozial, städtebaulich und ökologisch verträglich und gilt zu Recht als wichtiger Baustein zukunftsfähiger Mobilität.

Viele Autofahrer müssen neidvoll anerkennen, daß das Fahrrad insbesondere innerorts ein ideales Verkehrsmittel ist, nicht selten besser vorankommt, wenn der motorisierte Verkehr im selbst verursachten Stau steht. Aktuell werden bereits rund 23 Prozent aller Wege in Bamberg mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Damit die Autofahrer sich nicht übermäßig gestört fühlen, investiert die Stadt Bamberg in das sogenannte Radverkehrsnetz: klassische bauliche Radwege, weil sie aber wegen des ihnen innewohnenden Unfallrisikos (und der Baukosten) oft schwer durchsetzbar sind, zumindest Radfahr- und Schutzstreifen. Für die - eigentlich zwingend einzuhaltenden - Qualitätsstandards wie auch das Unterbinden unzulässiger Fremdnutzung gilt, was von Experten bspw. aus Automobilclubs und Motorrenn„sport“ schon lange vorgeschlagen ist: Die Regeln werden flexibel ausgelegt. Radfahrer haben auf der Fahrbahn nichts verloren; ihre Verkehrswege hingegen stehen allen offen. Und Qualität? Was ist schon Qualität?

Das vorliegende Faltblatt will Ihnen einen realistischen Eindruck des fahrradfreundlichen Bamberg vermitteln. Wenn es gelingt, nach außen den Anschein zu wahren und in der Stadt den Radverkehr in die Schranken zu weisen, ist das Ziel erreicht: Bambergs genießt hohes Ansehen (siehe Kampagne „Kopf an: Motor aus!“), und der Autoverkehr kann ungehindert rollen (und parken).

*Das würde Ihnen
Ihr
Oberbürgermeister
so natürlich nie mitteilen.*

Herausgeber
ist deshalb nicht die
Stadt Bamberg

Stand: Juli 2012

sondern

Wolfgang Bönig
BoeWolff@web.de

Photos: eigene Aufnahmen

Wolfgang Bönig
Martin-Ott-Straße 8, 96049 Bamberg

Besser Radfahren in Bamberg



Wege für (?) Radler

„Radverkehr kann nur dann effektiv und kostengünstig gefördert werden, wenn die Förderung systematisch und konsequent geschieht.“
Radverkehrshandbuch, BayStMI

„Die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen und den Zustand der Sonderwege zu überwachen.“
*Allgemeine Verwaltungsvorschrift
zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)*



„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.“
Adam Opel